

FFS CARGO

Dialogo con i clienti

Markus Fischer
markus.fischer@sev-online.ch

Come evolvono i colloqui sul futuro del trasporto a carri singoli nell'ambito della comunità di interessi? L'associazione del settore ha espresso apprezzamenti positivi sulla disponibilità dimostrata da FFS Cargo.

Lo scorso mese di marzo, FFS Cargo ha annunciato di voler verificare la situazione di circa metà dei suoi 340 punti di servizio del traffico a carri singoli, poiché il loro carico medio di due carri al giorno risultava insufficiente dal profilo economico. FFS Cargo intendeva discutere con i clienti delle possibilità di riunire punti di carico, oppure di rinunciare al loro servizio giornaliero, adottando soluzioni flessibili su ordinazione. A tale scopo, è stata creata una comunità di interessi per il traffico a carri singoli, composta da FFS Cargo, dall'associazione dei caricatori, proprietari di binari di raccordo e carri privati VAP e dall'Unione dei trasporti pubblici UTP, quale rappresentante di tutte le aziende di trasporto. Il 25 ottobre, davanti ai giornalisti svizzeri che si occupano di ferrovia, riuniti per un viaggio informativo diretto allo Swissterminal di Frenkendorf (BL), il segretario generale della VAP Frank Furrer e il presidente della commissione per il traffico merci dell'UTP Hans-Peter Hadorn, hanno presentato un bilancio intermedio positivo di questi colloqui.

Frank Furrer ha dapprima analizzato il costante calo negli ultimi anni del traffico a carri singoli, attribuibile in primo luogo alle condizioni quadro difficili, caratterizzate dalle lacune di capacità della rete e degli impianti. Inoltre, il traffico merci risulta doppiamente penalizzato rispetto al traffico viaggiatori: nell'attribuzione delle tracce, ma anche dal fatto che i programmi per gli agglomerati della Confederazione vanno a finanziare reti ferroviarie suburbane e di tram, ma trascurano le strutture logistiche delle città, che pure sarebbero almeno altrettanto importanti.

Furrer ha anche esposto un altro esempio: il ricorso della comunità di trasporto di Zurigo contro l'attribuzione delle tracce per introdurre la cadenza oraria nel trasporto merci tra Zurigo e Bülach, prevista dalla nuova legge sul trasporto merci (LTM). Il tribunale amministrativo federale non ha ancora deciso sul merito della questione, ma ha attribuito provvisoriamente le tracce alla comunità di trasporto per permetterle di realizzare la cadenza semioraria per il traffico viaggiatori. L'Ufficio federale dei trasporti ha a sua volta presentato ricorso contro questa disposizione al Tribunale federale, il quale l'ha però confermata. «Se non altro, le tracce non sono semplicemente state messe a disposizione della comunità di trasporto di Zurigo, ma ci è voluto un ricorso», ha commentato Hans-Peter Hadorn, ricordando come due anni fa, con la LTM, il Parlamento abbia parificato il trasporto merci a quello viaggiatori nell'ambito della pianificazione strategica delle capacità. Un passo che è stato definito «una piccola rivoluzione!» La

Confederazione è pure chiamata a elaborare una visione d'assieme dell'evoluzione delle infrastrutture per il trasporto merci, comprese stazioni di smistamento, punti di carico, terminal di traffico combinato, binari di raccordo ecc., coinvolgendo tempestivamente tutte le parti in causa e i cantoni. Lo stesso procedimento deve essere seguito in caso di smantellamento di impianti.

Furrer ha pure parlato di problemi interni, quali il predominio esercitato da FFS Cargo nella sua posizione di impresa statale che beneficia di una situazione di monopolio, del fallimento del sistema di prenotazione adottato lo scorso anno e dei diversi problemi di esercizio. Anche l'atteggiamento negativo dell'azienda, che segnalava costantemente la propria volontà di ridurre il traffico a carri singoli, condizionava i potenziali clienti, inducendoli a rinunciare a puntare su questo sistema.

L'attività della comunità d'interesse per il traffico a carri singoli ha per contro ricevuto un riscontro positivo: «si privilegia l'interesse della clientela, analizzando le possibilità di migliorare la collaborazione. FFS Cargo discute con i clienti e con le altre ferrovie come far decollare il traffico a carri singoli e quello a carri completi, attirando nuovi clienti e fare della ferrovia un'autentica alternativa al trasporto stradale».

Questo scopo dovrebbe essere raggiunto grazie al miglioramento dei processi e dell'efficienza e all'adozione di nuove tecnologie nella catena logistica. Sono stati svolti workshops separati per settore economico, per discutere le rispettive esigenze, analizzando i flussi delle merci delle ditte maggiori a livello nazionale e in seguito verificare con i clienti minori e i rappresentanti dei cantoni le sedi più critiche dal punto di vista quantitativo, tenendo conto del loro potenziale e delle loro possibilità di sviluppo. Senza esporre risultati concreti, Furrer si è detto fiducioso: «tra clienti e FFS Cargo è in corso un dialogo autentico, basato su esperienze, esigenze, sfide e soluzioni. Questi contatti sono di tutt'altra qualità rispetto al passato, in cui ci si limitava a esporre presentazioni in powerpoint e a trattare il prezzo, senza affrontare veramente le questioni. Oggi vi è la possibilità di portare FFS Cargo e tutto il trasporto a carri singoli verso un futuro positivo». Furrer ha però anche ricordato che il traffico merci ha bisogno di una riduzione del prezzo delle tracce d'orario, come è stata riconosciuta in Germania, nonché di una rete più capace e dell'estensione degli impianti nelle sedi più opportune.

Il SEV vuole fatti concreti, come ha spiegato il segretario sindacale Philipp Hadorn. Per avere successo, il trasporto merci su ferrovia ha evidentemente bisogno della stretta collaborazione di tutte le parti: trasportatori, committenti, Confederazione e Cantoni. Il fatto che ora tutte queste parti siano riunite è quindi senz'altro positivo. È il momento di mantenere il know-how, in vista di una nuova strategia da elaborare in modo partecipativo dopo l'insediamento della nuova direzione. Questi sono i fatti che devono contare per FFS Cargo e nella politica del trasporto merci in generale.

«PREMIO PRO 2018»

Un modello



Chantal Fischer Il SEV si congratula con Sonja Peter, accompagnatrice treno FFS e socia del SEV, per aver vinto il «Premio Pro 2018». Pro Bahn Schweiz, associazione che cura gli interessi degli/delle utenti del trasporto pubblico, ogni due anni nomina un/una dipendente dei trasporti pubblici che si è distinto/a per l'esemplare comportamento in servizio.

Sabato 21 luglio 2018, il «*Gotthard Weekender*» - il convoglio percorre la linea panoramica del Gottardo - che circolava da Zurigo a Göschenen, è partito da Erstfeld con un ritardo di 12 minuti. Grazie all'intervento di Sonja Peter presso il posto di controllo a Berna, la coincidenza a Göschenen è stata garantita e venti viaggiatori hanno potuto approfittarne. La cordiale accoglienza dell'agente del treno e la sua azione nella gestione del ritardo, sono stati particolarmente apprezzati. A causa delle crescenti pressioni, questo comportamento non è affatto scontato.

Affinché i trasporti pubblici funzionino bene e affinché i passeggeri arrivino a destinazione in orario e in tutta sicurezza, devono poter contare su collaboratori e collaboratrici che ogni giorno danno il meglio di loro stessi. Per l'utenza dei trasporti pubblici è particolarmente importante essere supportata dal personale, specialmente nelle situazioni difficili, come guasti, incidenti o ritardi. Nell'episodio descritto, Sonja Peter si è messa nella pelle dei passeggeri e ha agito con prontezza ed efficacia per risolvere i disagi legati al ritardo. In poche parole: è stata esemplare. Del resto, sul suo volto si legge chiaramente la passione per il suo lavoro, che svolge prestando attenzione ai viaggiatori. «Lavorare sul *Gotthard Weekender* è un vero piacere, perché generalmente i passeggeri che intraprendono questo viaggio desiderano ammirare il nostro bel Paese. Inoltre si incontrano persone interessanti» ha detto l'agente del treno. Secondo il SEV, Sonja Peter ha ampiamente meritato questo premio.

SOTTOFEDERAZIONE AS

Securitrans: chiesti miglioramenti del CCL

Chantal Fischer Il 20 ottobre si è svolta l'assemblea autunnale del SEV-AS Securitrans. Oltre a numerosi colleghi, hanno partecipato in particolare anche alcuni neoeletti della Commissione del personale. Nel pomeriggio il comitato ha approfittato della loro presenza per fare il punto della situazione e definire la futura collaborazione. Nella sua relazione, Ralph Hochmuth delle FFS, ha presentato il progetto «DigiTrans». L'app prevede la registrazione elettronica del tempo di lavoro; in futuro, i piani di lavoro saranno dunque accessibili per via digitale. La fase pilota inizierà prossimamente, mentre l'introduzione in tutta la Svizzera è prevista nel 2020. Secondo Lucie Waser, segretaria sindacale SEV, si prevede d'integrare nell'applicazione le disposizioni legali. «Questo sistema consente migliori controlli per il rispetto del tempo di lavoro ed è quindi più trasparente», afferma Lucie Waser. Dopo i conflitti sorti in Ticino, in cui è stato messo in dubbio la presenza dei partner sociali, si è

svolto un incontro tra SEV e Securitrans. Le direzioni hanno chiarito, che in caso di necessità i membri SEV possono essere accompagnati da un segretario sindacale. Un punto centrale dell'ordine del giorno sono state le trattative salariali 2019, iniziate il 30 ottobre. In due proposte, si chiedono nuove trattative per l'adeguamento del CCL e miglioramenti nel tempo di lavoro e nella pianificazione dei turni, poiché la situazione attuale non soddisfa affatto i collaboratori. Le proposte sono state inoltrate a Transfair, queste verranno discusse durante l'assemblea del personale di fine novembre. Sono stati inoltre eletti cinque nuovi membri nel comitato, anche in provenienza della Svizzera romanda. «È sempre stato un mio obiettivo, avere colleghi provenienti da tutta la Svizzera» ha detto il presidente Urs Lacher. L'assemblea primaverile si terrà il 9 febbraio 2019 nel ristorante Johanniter a Zurigo. L'invito seguirà all'inizio del 2019.